

## **Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales**

**La Suisse a besoin de réseaux routier et ferroviaire performants. Au cours des 20 prochaines années, les moyens destinés à entretenir et moderniser l'infrastructure de transports existante pour lui permettre d'absorber le trafic seront prélevés sur le fonds d'infrastructure. Pour garantir ce financement, il ne sera pas nécessaire de créer de nouveaux impôts mais de réunir les ressources existantes en vue d'améliorer la planification et la coordination.**

Le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales est un fonds sans personnalité juridique doté de ses propres comptes. Il doit devenir opérationnel en 2008 – sous réserve des décisions du Parlement. Il s'articule autour des axes suivants :

### **Objectifs du fonds**

Le fonds d'infrastructure sert à financer les voies de communication dans les agglomérations ainsi que l'achèvement et l'aménagement du réseau des routes nationales existant. Compte tenu d'une durée de 20 ans, ce sont au total 20 milliards de francs qui seront disponibles dans le fonds d'infrastructure. Ils se répartissent comme suit :

- 8,5 milliards de francs seront destinés à achever le réseau des routes nationales, tel que décidé en 1960;
- 5,5 milliards de francs serviront à supprimer les goulets d'étranglement chroniques lorsque ceux-ci entravent le fonctionnement de l'ensemble du réseau des routes nationales.
- 6 milliards de francs seront utilisés sous forme de contributions fédérales aux infrastructures de trafic d'agglomération privé et public.

Le montant du crédit global et la répartition proposée reposent sur les données actuelles de planification de l'administration et correspondent aux fonds jugés éventuellement nécessaires dans les trois domaines.

### **Ressources et alimentation**

Le fonds d'infrastructure sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Un premier apport de 2.2 milliards de francs sera débloqué. Ensuite, le Parlement déterminera les tranches annuelles. D'après la planification actuelle, chaque tranche annuelle se montera à 0.9 milliard de francs. Parallèlement à l'instauration du fonds, le Parlement votera un crédit global correspondant de 20 milliards de francs.

### **Utilisation des ressources**

L'Assemblée fédérale libérera le crédit global par phases successives:

- Elle approuvera l'enveloppe financière pour la première phase en même temps que l'instauration du fonds d'infrastructure (10,8 milliards de francs). Ces moyens serviront à

achever comme prévu le réseau des routes nationales ainsi qu'à exécuter des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés. Le reste de la ligne de crédit sera bloqué dans un premier temps.

- Au plus tard deux ans après l'introduction du fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral soumettra à l'Assemblée fédérale un programme garantissant la fonctionnalité du réseau de routes nationales - à savoir la suppression des goulets d'étranglement chroniques - et un programme de participation au financement des projets d'agglomération. L'Assemblée fédérale libérera le reste du crédit global par phases successives environ tous les quatre ans.

### **Durée**

Le fonds d'infrastructure est temporaire. Il sera dissous au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure. Le Conseil fédéral a la possibilité de prolonger ce délai de cinq ans au plus. Ensuite, ce fonds sera dissous.

### **Situation par rapport au financement actuel**

Le fonds spécial « circulation routière » est alimenté par l'impôt sur les huiles minérales, la surtaxe sur les huiles minérales et la taxe pour l'utilisation des routes nationales. Il sert à financer les tâches suivantes : construction, entretien et exploitation des routes nationales, contributions aux frais de construction des routes principales, autres contributions au financement de mesures techniques comme la construction de la NLFA ainsi que contributions générales versées aux cantons dans le cadre de la péréquation financière. Le fonds d'infrastructure reprend une partie de ces tâches ainsi que les ressources financières correspondantes. Désormais, l'aménagement des infrastructures dans les agglomérations en fera également partie. Les moyens prévus à cet effet proviennent également du fonds spécial « circulation routière ». Le financement par le biais d'un fonds simplifie la planification et garantit le financement.

Le fonds spécial de la circulation routière dispose à ce jour d'une réserve de près de 4 milliards de francs. Les perspectives financières et une simulation du fonds (cf. message) montrent que les moyens disponibles suffisent à la fois à alimenter le fonds d'infrastructure et à assumer les tâches du financement spécial pour la circulation routière. Dans l'optique actuelle, le fonds d'infrastructure ne nécessite pas une hausse de l'impôt sur les huiles minérales.

### **Situation par rapport au frein à l'endettement**

Le fonds est limité dans le temps et ne doit pas s'endetter. Il est conforme au frein à l'endettement de la Confédération. Le fonds ne doit pas porter intérêts.

Berne, le 2 décembre 2005

DETEC Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication

Service de presse et d'information